خراسان بزرگ: سال پنجم، شماره (۱۶)، پائیز ۱۳۹۳
Quarterly bulletin of Greater Khorasan:Vol.5, No.16, automn 2014-2015

خراسان بزرگ محور ترانزیت، امنیت و توسعه شرق کشور

عزت‌الله عزتی[1]، شمس‌الدین شکری[2]

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۶/۳۰
تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۵/۱۱

چکیده

ایران در مرکزیت سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا قرارگرفته که در حال حاضر این سه قاره نزدیک به ۵ میلیارد نفر را در خود جای‌داده‌اند. کشورمان با توجه به برخورداری از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد بین‌المللی و تعدد همسایگان، جزو یکی از پر همسایه‌ترین کشورهای جهان است. از آنجا که تعدادی از همسایگان ایران جزو کشورهای محصور در خشکی هستند، برای ارتباط با سایر نقاط دنیا (اعم از صادرات و واردات کالا و تردد مسافر) ناچار به عبور از کشور ثالث می‌باشند. شهرهای مرزی استان خراسان به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی حاکم بر منطقه ازجمله، پیوند عمیق فرهنگی-تجاری با کشورهای همسایه مثل افغانستان و بازار ۵۰ میلیونی کشورهای آسیای مرکزی بهترین راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد از طریق ایران (چابهار و بندرعباس) هستند. درمجموع از مهم‌ترین ویژگی‌های ژئوپلیتیکی کشور ایران و به‌ویژه مناطق مرزی شرق و استان خراسان بزرگ، نقش ارتباطی است و ضرورت توجه بیش‌ازپیش به این سرزمین را توجیه می‌کند. در این پژوهش به بررسی تنگناها و توانمندی‌های خراسان بزرگ در مسیر کریدور شمال-جنوب و نقش ترانزیتی آن می‌پردازیم.

واژگان کلیدی:
خراسان بزرگ، ژئوپلیتیک، امنیت، توسعه، بازارچه مرزی.

۱- دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران
۲- دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی علوم تحقیقات، تهران(نویسنده مسئول)- ttaghaviasl@yahoo.com

مقدمه

همچنان که موقعیت جغرافیایی یک کشور می‌تواند بر قدرت ملی و رفتارهای سیاسی آن کشور تأثیرات متفاوتی داشته باشد، درک موقعیت جغرافیایی نواحی مختلف هر کشور نیز می‌تواند تأثیرات مستقیمی بر منافع آن کشور داشته باشد. شرق ایران با دار بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیک فوق‌العاده‌ای چون اقتصادی، امنیتی، وحدت ملی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی واجد کارکردهای تولیدکننده قدرت در کشور است.

استقرار عشق‌آباد، پایتخت کشور ترکمنستان، با حدود ۹۰۰ هزار نفر جمعیت در ۳۸ کیلومتری شهر مرزی باجگیران، وجود منابع گاز و پالایشگاه گاز خانگیران، وجود راه‌آهن سراسری سرخس-بندرعباس، وجود سد دوستی مشترک بین کشور ترکمنستان، ایران و افغانستان و بازار ۵۰ میلیونی کشورهای آسیای مرکزی بهترین راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد از طریق ایران (چابهار و بندرعباس) است. مهم‌ترین مزیت مسیر ایران نیز برای این منطقه کوتاه بودن مسیر و بهره اقتصادی آن است. این در حالی است که خود ایران نیز به فضای جغرافیایی برخی از این کشورها برای ارتباط با سایر کشورهای منطقه نیاز دارد.

این مسئله امروزه روشن و بدیهی است که دستیابی به توسعه در کشور نیازمند برنامه‌ریزی است. چراکه توسعه بدون برنامه منجر به توسعه نامتوازن بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیکی و همچنین تشدید عدم تعادل منطقه‌ای و درنتیجه آسیب‌پذیری و تضعیف وحدت ملی می‌شود. اگر فعالیتی بدون توجه به ضوابط آمایشی و اصول برنامه‌ریزی شکل بگیرد محکوم به شکست خواهد بود. امروزه افزایش بی‌رویه جمعیت با توجه به ضعف امنیت و نگهداشت جمعیت (تثبیت جمعیت) در مناطق مرزی، افق بسیار پیچیده‌ای برای آینده نواحی حاشیه‌ای پدیده آورده است. در آینده کشوری موفق خواهد بود که بتواند مشکلات جمعیتی خود را به حداقل برساند و با استفاده از راهکارهای مختلف اقتصادی، اجتماعی و امنیتی، جمعیت را به ماندن در نواحی مرزی و محل تولدشان علاقه‌مند نماید.

روش تحقیق

روش تحقیق توصیفی- تحلیلی بوده و برای جمع‌آوری و نگارش مطالب بیشتر از منابع اسنادی، کتابخانه‌ای و مجلات متعدد و سایت‌های اینترنتی استفاده‌شده است. شایان‌ذکر است در این کار پژوهشی هدف اصلی بررسی مزیت ژئوپلیتیک خراسان بزرگ در محور ترانزیت شمال – جنوب و همکاری‌های بین‌المللی در توسعه شرق کشور است.

پرسش تحقیق: آیا موقعیت جغرافیایی و تاریخی خراسان بزرگ می‌تواند محور ترانزیت و توسعه و تأمین‌کننده امنیت شرق کشور باشد؟

فرضیه تحقیق

چنین به نظر می‌رسد توجه به موقعیت ژئوپلیتیک خراسان بزرگ و تأثیر تاریخی آن در گذشته بر ملت‌های همسایه می‌تواند پل ارتباطی مناسب بوده و سبب توسعه و پیشرفت شرق کشور و حفظ منافع ملی کشور شود.

هدف تحقیق: هدف از تحقیق حاضر بررسی موقعیت ژئوپلیتیک خراسان بزرگ و شناخت توانمندی‌ها و نقش آن در محور ترانزیتی شمال – جنوب و تأثیر آن در امنیت و توسعه شرق کشور است.

اهمیت و ضرورت تحقیق

عدم درک موقعیت جغرافیایی یک مکان و فضای جغرافیایی هزینه‌های سنگینی از قبیل نا امنی، فقر اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی، نا عدالتی و ... را بر منافع ملی تحمیل خواهد کرد که تأثیرات آن در قدرت ملی کشور و موقعیت کشور در ساختار نظام جهانی از دید جغرافیدانان سیاسی بسیار حائز اهمیت است. از بررسی برخی شاخص‌های اقتصادی ـ اجتماعی آشکار می‌شود که در نواحی مختلف کشور در زمینه‌های گوناگون نابرابری‌هایی وجود دارد. نابرابری‌های منطقه‌ای در کشور می‌تواند به جا به جایی نیروی کار و سرمایه، تضعیف وحدت ملی و افزایش بیکاری و فقر و به هم خوردن امنیت جامعه بینجامد. با وجود نابرابری، بهره‌برداری بهینه از محیط به‌منظور دستیابی به توسعه پایدار ممکن نیست، چراکه نابرابری‌ها باعث بهره‌برداری مفرط از منابع و تخریب محیط‌زیست شده و در مناطق دیگر فقر و ناامنی شدت می یابد. در این پژوهش سعی شده است با شناخت چالش‌ها و پتانسیل‌های نواحی مختلف شرق کشور و بخصوص خراسان بزرگ راهکارهای مناسب در جهت توسعه بهتر و بهینه نواحی در قلمرو پژوهش ارائه شود.

بیان مسئله

با توجه به اینکه شرق ایران در مسیر دو کریدور از ۳کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد، همین عامل موجب می‌شود تا این منطقه به‌عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق نامیده شود. طول طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی کشور ۱۸۴۰کیلومتر است و در این میان ۴استان شرقی کشور (سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی) را در بر خواهد گرفت. این محور از بندر چابهار واقع در استان سیستان و بلوچستان آغاز می‌شود و پس از عبور از شهرهای نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، بیرجند، گناباد، تربت‌حیدریه و رسیدن به مشهد به دلیل همسایگی با کشورهای منطقه شمال شرقی کشور سه‌شاخه از آن منشعب می‌شود. ازیک‌طرف به سرخس، از سوی دیگر به لطف‌آباد و نیز باجگیران (واقع در استان خراسان شمالی) منتهی می‌شود. همچنین در این کریدور دو خروجی نیز به نام‌های "میلک و دوغارون" پیش‌بینی‌شده است. توجه به موقعیت خراسان بزرگ و نقش اصلی و مرکزی آن در این محور می‌تواند کلید توسعه شرق کشور باشد. آماده شدن زیرساخت‌های ترانزیت در بندر چابهار، موقعیت دسترسی آن‌ها به آب‌های آزاد را تسریع کرده و حتی باعث کاهش مدت حمل کالای آن‌ها که از طریق دریای مدیترانه بین **۴۵ تا ۷۰ روز** به طول می‌انجامد، **به ۷ الی ۱۰ روز** شود. لازم به توضیح است در حال حاضر سالانه حدود ۳۰ میلیون تن کالا از سوی کشورهای مختلف به سمت آسیای مرکزی ترانزیت می‌شود، اگر این کالاها از طریق بندر چابهار و محور ترانزیت شرق به مقصد موردنظر آن‌ها انتقال یابند مدت‌زمان حمل کالا تا حداکثر **هفت برابر** کاهش می‌یابد، و این بزرگ‌ترین مزیت اقتصادی خراسان – چابهار برای کشورهای آسیای مرکزی و ازجمله کشورهایی مانند هندوستان و غیره است تا توجه بیشتری به سرمایه‌گذاری و آماده شدن زیرساخت‌ها در مسیر بندر چابهار داشته باشند.

مبانی نظری تحقیق

– **ژئوپلیتیک:** ژئوپلیتیک تأثیر پدیده‌های جغرافیایی بر ساختارها و نهادهای سیاسی حکومتی و غیر حکومتی و تحولات آن‌ها و خصوصیات روابط با دیگر دولت‌ها را بررسی می‌کند. (عزتی، ۱۳۸۹ : ۱۰۱).

تعریف مفهومی ژئوپلیتیک همچنان که از ترکیب واژگانی آن مشهود است به چگونگی پیوند جغرافیا و سیاست برمی‌گردد.

ژئوپلیتیک عبارت است از: درک واقعیت‌های محیطی به‌منظور دستیابی به قدرت، به‌نحوی‌که بتوان در بالاترین سطح وارد بازی جهانی شد و منافع ملی و حیات ملی را حفظ کرد؛ به‌عبارت‌دیگر ژئوپلیتیک: علم کشف روابط محیط جغرافیایی و تأثیر آن بر سرنوشت سیاسی ملل است. (همان: ۱۲) امروزه در تعریف قدرت که می‌تواند تولید سیاست کند منابعی ارزشمندند که نامرئی باشند و در حقیقت آن‌ها منابع واقعی قدرت به شمار می‌روند که در این صورت عوامل متغیر ژئوپلیتیکی نقش اساسی خواهند داشت. در دوران جنگ سرد تکیه قدرت جهانی بر قدرت مرئی بود ولی امروز که ما دوران صلح سرد یا صلح اجباری را می‌گذرانیم قدرتی واقعی است که غیرقابل‌اندازه‌گیری باشد و آن قدرت نامرئی است.

امنیت: امنیت بشر همواره دو عنصر اصلی را در برمی‌گرفت: آزادی از ترس و آزادی از خواستن. (عزتی،۱۳۸۶: ۸۵) در وهله اول مربوط می‌شود به ایمن بودن از خطرات مزمنی همچون گرسنگی، بیماری، و سرکوبی و در وهله دوم به معنای حمایت از اختلالات ناگهانی و مخرب در جریان زندگی در منزل، در محل کار و یا محیط اجتماعی است.

وجود اطمینان نسبت به‌سلامت جان و مال و ناموس را امنیت می‌گویند و امنیت موضوعی استنباطی است که مفهوم آن ثابت اما محتوای جغرافیایی ـ سیاسی آن تابع شرایط زمان و مکان تغییر می‌یابد.

تعریف فرهنگنامه‌ها از امنیت عبارت است از: رهایی از تردید، آزادی از اضطراب و بیمناکی، داشتن اعتماد و اطمینان موجه و مستند. امنیت خواه فردی، ملی یا بین‌المللی، در زمره مسائلی است که انسان با آن مواجه است.

امنیت برای یک کشور عبارت است از داشتن یا به دست آوردن اطمینان نسبت به‌سلامت موجودیت و مایملک، نسبت به اعتبار و موقعیت و نسبت به همه آنچه زیر چتر منافع ملی قرار می‌گیرد. (مجتهد زاده، پیروز،۱۳۸۱: ۱۲۴).

توسعه: به معنای ارتقای مستمر کل جامعه و نظم اجتماعی به‌سوی زندگی بهتر و یا انسانی‌تر است. ابعاد مختلف توسعه ملی عبارت‌اند از: توسعه اقتصادی، توسعه سیاسی، توسعه فرهنگی و اجتماعی و توسعه امنیتی (دفاعی).

بهترین مفهوم توسعه، رشد همراه با عدالت اجتماعی است. اهداف کلی برنامه‌ریزی منطقه‌ای و یا توسعه اقتصادی، برقراری عدالت اجتماعی و توزیع رفاه ثروت در بین افراد جامعه است. امروزه تلقی از مفهوم توسعه، فرآیندی همه‌جانبه است (نه‌تنها توسعه اقتصادی) که معطوف به بهبود تمامی ابعاد زندگی مردم یک جامعه (به‌عنوان لازم و ملزوم) است.

موقعیت جغرافیایی خراسان بزرگ

خوراسان در زبان پهلوی (واژه‌نامه پهلوی) از خور + سان آمده است. خور به معنی خورشید و روشنایی است. ایرانیان باستان به سرزمین‌های شرق که جایگاه طلوع خورشید بوده است، خوراسان می‌گفته‌اند. به‌عبارتی‌دیگر سرزمین خورشید معنی می‌دهد.
خراسان نامی است ترکیب یافته «خور» به معنی خورشید و «آسان» به معنی طلوع کننده و خراسان جایی است که خورشید از آن بالا می‌آید و آفتاب بر سرزمین ایران می‌تابد. تاریخ خراسان چنان با تاریخ ایران درهم‌آمیخته که در برخی اعصار وقتی سرگذشت خراسان را می‌گوییم، مانند آن است که تاریخ ایران را حکایت کرده باشیم و وقتی از تاریخ ایران می‌گوییم، به‌واقع سرگذشت خراسان را مرور کرده‌ایم.
خراسان بخشی از ایران بزرگ و از دوران ساسانیان نامی سنتی برای اشاره به نواحی شرقی ایران است؛ و نام آن از دوران ساسانیان در ایران مرسوم شد. ساسانیان قلمرو خود را به چهار بخش تقسیم کرده بودند که یکی از آن بخش‌ها خراسان به معنای «سرزمین خورشید» بود. قلمرو تاریخی خراسان در ایران کنونی و بخش‌های عمده‌ای از افغانستان و ترکمنستان امروزی بوده است. برخی از نویسندگان همچون علی شریعتی خراسان را مهد سیاسی ایران و برخی دیگر آن را حتی سرزمین مادری زبان و فرهنگ پارسی دانسته‌اند.
خراسان سرزمینی است که از غرب از دامغان و سبزوار آغاز می‌شود و در شرق تا بلخ و رود جیحون کشیده شده است. از جنوب تا شمال سیستان و غزنی و از شمال به بخارا می‌رسد. خراسان بزرگ شامل چهار بخش و هر بخش به نام فرمانروای آنجا مشهور بوده است. هرکدام از چهار بخش را یک ربع می‌نامیدند و دربردارنده ربع‌های زیر بوده است.

۱. ربع ابرشهر با مرکزیت شهر نیشابور
۲. ربع مرو
۳. ربع هرات (دربرگیرنده بادغیس و غور)، بلخ ، بشمول شبرغان، جوزجان و اندخوی و فاریاب و بامیان. مرکز فرماندهی نواحی متذکره نیشابور و زمانی هم بلخ بود.
۴. ربع بلخ که شامل کهندژ(قندوز)، سمنگان، بغلان (بغولانگو)، تخارستان و بدخشان می‌شده‌است.

خراسان بزرگ حدود ۱۵ درصد مساحت کل کشور را در برگرفته و تعداد جمعیت آن حدود ۱۰ درصد کل جمعیت ایران است.
این استان هم‌اکنون به سه استان تقسیم‌شده است:

- استان خراسان رضوی که مرکز آن مشهد است با مساحت ۸ درصد کل کشور.
- استان خراسان شمالی که مرکز آن بجنورد است با مساحت ۲ درصد کشور.
- استان خراسان جنوبی که مرکز آن بیرجند است با مساحت ۵ درصد کشور.

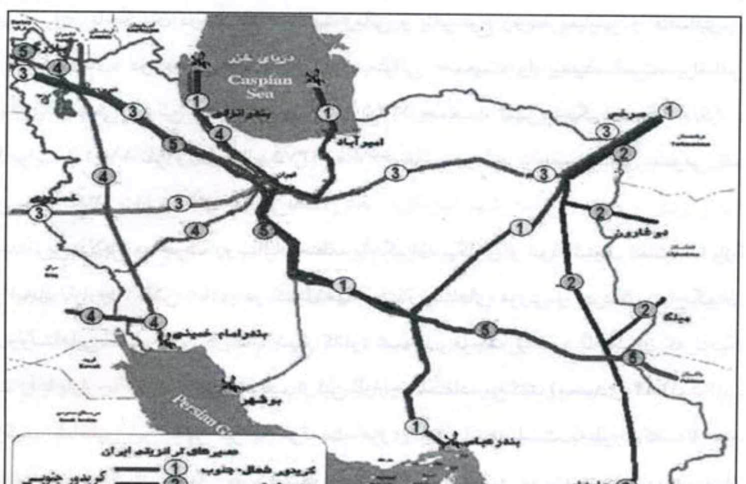
اصطلاحاً به مجموع این سه استان استان‌های خراسان هم گفته می‌شود.

بررسی وضعیت و اهمّیت ترانزیت شمال ـ جنوب (از مسیر ایران)

ازجمله مهم‌ترین مشخصه‌های سرزمینی ایران، استقرار آن در منطقه‌ای حائل است که بدان یک نقش برجسته گذرگاهی بخشیده است. گذرگاهی میان قاره‌های بزرگ جهان، میان چند قلمرو بزرگ جغرافیایی و میان چند حوزه کهن فرهنگی. نقش ارتباطی ایران از محور شرق، می‌تواند در تعامل ملّی، منطقه‌ای و بین‌المللی مؤثر باشد. جمهوری اسلامی ایران از این طریق می‌تواند موقعیت خود را در سطح منطقه و جهان افزایش دهد و ضمن پیوند زدن منافع برخی کشورها با جنوب شرق و سواحل آن، و نیز فراهم نمودن اجماع جهانی، فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود ایجاد نماید.
اهمیّت ترانزیت کالا از مسیر ایران چنان قابل‌توجه بود که دولت در برنامه سوم و چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ضمن توصیه به توسعه این فعالیت نسبت به تدوین دو سند بخشی و فرا بخشی حمل‌ونقل و توسعه ترانزیت به علت وجود پتانسیل عبور کالاهای ترانزیتی از کشور پرداخته است. بدین ترتیب که در فصل چهارم تحت عنوان سند توسعه ترانزیت قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران علاوه بر تبیین وضعیت موجود و بررسی وضعیت شاخص‌های مرتبط با ترانزیت در سطح ایران، منطقه و جهان عملکرد زیر بخش‌های

مختلف حمل‌ونقل با تأکید بر اینکه حمل‌ونقل ترانزیتی به‌طور عمده در زیر بخش حمل‌ونقل جاده‌ای توسط ناوگان داخلی (با ۷۰ درصد سهم) انجام می‌شود، نسبت به تحلیل امکانات و قابلیت‌ها، محدودیت‌ها و تنگناهای توسعه و شناسایی مسائل اساسی و تأثیرگذار بر توسعه ترانزیت نموده و نقش و جایگاه ترانزیت در تحقق اهداف چشم‌انداز توسعه را موردبررسی قرار داده است. بررسی آمار عملکرد ترانزیتی، حمل‌ونقل جاده‌ای به علت انعطاف‌پذیری در انتخاب مسیر، میزان بار قابل‌حمل، زمان سفر، دسترسی آسان به مراکز تولید، جذب بار و عدم نیاز به تخلیه و بارگیری مجدد به‌عنوان متداول‌ترین روش حمل‌ونقل در اکثر کشورهای دنیا به‌ویژه در ایران به جهت موقعیت ویژه جغرافیایی ازلحاظ عدم وجود آبراه‌های داخلی، کوهستانی بودن قسمت عمده کشور و عدم پوشش گسترده شبکه راه‌آهن، پایین بودن بهاء سوخت و نیز فقدان مقررات محدودکننده آلودگی‌های محیط‌زیست سبب شده است تا درصد بالایی از حمل‌ونقل کالا از طریق جاده انجام گیرد، به‌طوری‌که بیش از ۹۰ درصد میزان بار ترانزیتی جابجا شده از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای صورت گرفته است. حمل‌ونقل عبوری کالا بخشی از حمل‌ونقل بین‌المللی و فرا منطقه‌ای است که علاوه برافزایش درآمدهای ارزی نقش بسیار کلیدی در توسعه سیاسی و اجتماعی کشور دارد و ایجاد اشتغال، افزایش امنیت ملی، توسعه و عمران منطقه‌ای، وابستگی کشورهای منطقه به مسیر ایران در بخش حمل‌ونقل، افزایش نقش کشور در مناسبات منطقه‌ای و بین‌المللی با عضویت در کنواسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی را به دنبال دارد.

ایران و پاکستان به‌عنوان راه‌های اقتصادی عبور کالاهای موردنیاز افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی و بنادر چابهار، بندرعباس، کراچی و گوادر به‌عنوان مهم‌ترین بنادر ورودی ترانزیت (از اقیانوس هند و دریای عمان) برای این کشورها محسوب می‌شوند. مسیرهای ورودی کالا به افغانستان از ایران، مرز گمرکی دوغارون (شهرستان تایباد) در فاصله ۱۲۵ کیلومتری از هرات و مرز میلک (شهرستان زابل) در فاصله ۴۵۰ کیلومتری قندهار می‌باشند. نکته‌ای که باید مدنظر برنامه ریزان سیاسی و اقتصادی قرارگیرد، اتخاذ سیاست‌هایی است که از انتقال محورهای ترانزیتی (ماکو_تایباد) و (بندرعباس_لطف‌آباد) (چابهار – آسیای مرکزی) به عبارتی همه خطوط ترانزیتی کشور، به کشورهای همسایه جلوگیری کند. چراکه ایجاد محورهای ترانزیتی در کشورهای شرق کشور و یا محور ترانزیتی غرب به شرق دریای خزر به‌منظور محروم شدن ایران از نعمت ترانزیت و دور زدن ایران است. چراکه فعال شدن محور ترانزیتی کراچی_افغانستان و ترکمنستان و محور ترانزیتی آبی غرب به شرق دریای خزر مسلماً موقعیت کنونی محورهای ترانزیتی کشور ما را به خطر خواهد انداخت و فعالیت‌های تجاری و اقتصادی محدود آن را نیز با رکود مواجه خواهد نمود. در نقشه پایین مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران نشان داده‌شده است که تکمیل و تقویت و افزایش ظرفیت آن‌ها می‌تواند سبب اشتغال بیشتر، درآمدزایی بهتر در سطح ملی و رفع محرومیت از مناطق حاشیه‌ای و محروم کشور و همچنین سبب افزایش وزن ژئوپلیتیک کشور در مناسبات جهانی گردد.



مسیرهای اصلی و بنادرترانزیتی در ایران(شمال- جنوب و شرق- غرب)

منبع: مهدوی گورابی و همکار (۱۳۹۰)

اهداف وزارت کشور از ایجاد بازارچه‌های مرزی

ازجمله اهداف بازارچه‌های مرزی، امکان برقراری ارتباط سالم و مستمر تجاری با کشورهای همسایه، ایجاد رونق اقتصادی، بالا بردن ضریب امنیتی مرزهای کشور، شکوفایی استعداد محلی، ایجاد و گسترش مشاغل مولد است و همچنین تثبیت جمعیت در جدار مرزهای بین‌المللی به‌منظور کاهش اثرات امنیتی منفی ناشی از تخلیه جمعیت نواحی مرزی از سکنه دائمی. عملی شدن این شاخص‌ها ضمن جلوگیری از مهاجرت ساکنان مناطق مرزی و افزایش رفاه مرزها و توسعه مناسبات سیاسی و تجاری با کشورهای همسایه، جلوی رشد قاچاق را هم می‌گیرد (آیین‌نامه بازارچه‌های مرزی،۱۳۷۱). اهداف اصلی بازارچه‌های مرزی عبارت‌اند از:

الف: مسئله امنیت: بازارچه‌های مرزی با توجه به ساختارشان توانسته‌اند مسئله امنیت مرزها را تا حدودی برآورده نمایند و این مسئله روی شرایط اقتصادی محل تأثیر به سزایی داشته است.

ب: مسئله اجتماعی: افراد ساکن در مناطق مرزی به دلایل گوناگون تمایل به رفت‌وآمد با افراد ساکن در آن‌سوی مرز را دارند و بازارچه‌ها توانسته‌اند این مهم را به‌راحتی پوشش دهند.

ج: مسئله سیاسی: استان‌های مرزی همیشه خواستار روابط سیاسی بر اساس منافع مشترک با کشور همسایه بوده‌اند و بازارچه‌های مرزی با انجام مذاکرات و ملاقات‌های متعدد این مسئله را تأمین نموده‌اند.

د: ایجاد اشتغال: ایجاد بازارچه‌های مرزی به‌راحتی توانسته باعث اشتغال مستقیم و غیرمستقیم مرزنشینان شود و این خود باعث سرمایه‌گذاری مولد شده است.

هـ: مسئله مهاجرت: بازارچه با به وجود آوردن شغل و ایجاد درآمد برای مرزنشینان مسئله مهاجرت به شهرهای بزرگ را نیز تا حدودی از بین برده است.

-همگام با آغاز عصر اطلاعات از دهه ۱۹۷۰ به بعد و تحولاتی که در اطراف مرزهای کشور از دهه ۱۹۹۰ با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سابق و استقلال جمهوری‌های آسیای مرکزی به وقوع پیوست، فرصت‌های مناسبی را برای کشور و به‌ویژه منطقه خراسان به‌عنوان جبهه مقدم بازآرایی توانایی‌ها و قابلیت‌های کشور در ایفای یک نقش نوین ملی در چارچوب جهت‌گیری‌های مقدماتی نظریه پایه توسعه درازمدت کشور فراهم آورد (دفتر آمایش و برنامه‌ریزی،۱:۱۳۷۹). لذا سناریو محوریت در تشکیل یک گروه‌بندی منطقه‌ای، کارگزاری توسعه کشورهای منطقه و استفاده از فرصت‌های منطقه‌ای برای تقویت پیوند با کشورهای آسیای مرکزی مطرح شد که سناریوی استفاده از فرصت‌های منطقه‌ای شامل موارد زیر است:

۱-ارائه خدمات ارتباطی و مبادلاتی موردنیاز کشورهای منطقه برای پیوند با یکدیگر و بازارهای جهانی؛

۲-تأمین نیازهای مصرفی کشورهای هم‌جوار؛

۳-تأمین نیروی انسانی متخصص و صادرات خدمات تخصصی موردنیاز کشورهای منطقه.

شهرهای مرزی استان خراسان به دلیل ژئوپلیتیکی حاکم بر منطقه ازجمله استقرار عشق‌آباد، پایتخت کشور ترکمنستان با حدود ۹۰۰ هزار نفر جمعیت در ۳۸ کیلومتری شهر مرزی باجگیران، وجود منابع گاز و پالایشگاه گاز خانگیران، وجود راه‌آهن سراسری سرخس-بندرعباس، وجود سد دوستی مشترک بین کشور ترکمنستان، ایران و افغانستان، پیوند عمیق فرهنگی-تجاری بین خراسان و افغانستان و بازار ۵۰ میلیونی کشورهای آسیای مرکزی بهترین راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد از طریق ایران (بندرعباس)، درمجموع از مهم‌ترین کدها و ویژگی‌های ژئوپلیتیکی و مزیت‌های کشور ایران و به‌ویژه مناطق مرزی استان خراسان بزرگ است و ضرورت توجه بیش‌ازپیش به این سرزمین را توجیه می‌کند.

مهم‌ترین مزیت مسیر ایران نیز برای این منطقه کوتاه بودن مسیر و بهره اقتصادی آن است، این در حالی است که خود ایران نیز به فضای جغرافیایی برخی از این کشورها برای ارتباط با سایر کشورهای منطقه نیاز دارد. بااین‌حال، با توجه به حمایت‌های اقتصادی غرب از کشورهای منطقه، ایران هنوز نتوانسته است از تمام مزیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی فضای جغرافیایی خود در این زمینه بهره ببرد. البته، راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب و نیز عبور بخشی از کریدور شرق-غرب از ایران واقعیت‌هایی است که نمی‌توان آها را نادیده گرفت. شایان‌ذکر است ساخت و تکمیل راه‌آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران، علی‌رغم واقعیت‌های ژئوپلیتیکی حاکم بر منطقه حتی می‌تواند دریچه تازه‌ای در رویکردهای ژئوپلیتیکی منطقه آسیایی مرکزی به وجود آورد.

دیگر موضوع مهم در رابطه با پیوستگی‌های متقابل جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ایران و برخی از کشورهای CIS اشتراکات فرهنگی بین ایران و برخی از این کشورهاست. در حال حاضر، ایران بر این نظر است که بخش بزرگی از این منطقه با تاریخ ایران مرتبط بوده و (حوزه فرهنگی) ایران محسوب می‌گردد. بااین‌حال، تنها تکیه‌بر این که بخش بزرگی از این منطقه با تاریخ ایران مرتبط بوده دلیل کافی برای تعمیق روابط متقابل نیست.

نقش شهرها و بازارچه‌های مرزی خراسان در امنیت منطقه‌ای

خراسان در طول بیش از سی قرن جزو دروازه‌های شرقی کشور بوده است. حضور مردمی از اقوام مختلف آسیای مرکزی در خراسان فعلی دلیل بر این مدعاست. تلاقی شاخه‌های مختلف ابریشم در خراسان موجب ظهور شکوفاترین گوشه‌های تمدن اسلامی در این منطقه گردیده است. (پاپلی یزدی،۱۳۷۶)

شرق کشور دارای سابقه تاریخی درخشان پیوند بـا کشـورهای آسـیای مرکزی و افغانستان و موقعیت چهارراهی بین‌المللی بین شمال و جنوب (کشورهای آسیای مرکزی و دریـای عمـان و خلیج‌فـارس) و شـرق و غرب (اروپای غربی، ترکیه، عراق و افغانستان و آسیای مرکزی) اسـت که کمتر اسـتانی در کشـور از آن برخـوردار اسـت و بـه‌عنوان فرصـت محسوب می‌شود. این عامـل باعـث شـده کـه دارای ۴ نقطـه مـرزی گمرکی (باجگیران، لطف‌آباد، سرخس و دوغارون) و بازارچه‌های مرزی یزدان، میل ۷۳، میل ۷۵، دوکوهانـه باشـد. رغبـت و علاقـه وافـر بـه مناطقی که در امتداد مرزهای همگرایی کشورهای قرارگرفته‌اند بـه‌طور مشخصی از این تصور نشأت‌گرفته که ایـن منـاطق جغرافیـایی ویـژه، ممکن است موجب ایجاد سازگاری و همسانی اقتصـادی در همگرایـی بین کشـورها گردنـد. بـدین معنـی کـه در مرزهـای اکثـر کشـورهای درحال‌توسعه سطح قابل‌توجهی از نیاز مردم مرزنشین از طریق مبادلات مرزی تأمین می‌شود. این‌گونه مبادلات علـی‌رغم غیررسـمی و محلـی بودن آن دارای نقش پر اهمیتی در مبادلات میان کشـورهای همسـایه بوده و باعث بهبود زندگی ساکنان نقاط مرزی می‌شود. ازاین‌رو برنامه‌ای کردن چنین مبادلات و جریان‌های در نوع خود به توسعه همکاری‌های متقابل اقتصادی، گسترش بازارهای مرزی محلی، ایجاد صلح ثبـات در منـاطق مرزنشـین و بـالاخره بهبـود امنیـت در ایـن منـاطق و بهبـود زیرسـاخت‌ها و خـدمات موردنیـاز منطقـه را بـه همـراه مـی‌آورد (مراتب،۲:۱۳۸۴)؛ و مجموع، اقتصاد مناطق مرزی می‌تواند نقش اساسی در ترقی و پیشرفت توسعه اقتصادی نواحی مرزی، بهبود اسـتانداردهای زندگی مردم، کاهش فقر، توزیع مناسب درآمد، ایجاد روابـط دوسـتی و آشنایی بیشتر، تسریع همکاری‌های بیشتر بین نواحی مرزی داشته باشد.

یکی از این برنامه‌ها پویا کردن اقتصاد نواحی مرزی است که به‌عنوان یک شاخص اصلی در برقراری ارتباط بین کشورهای همسایه و نیز بهبود امرارمعاش مردم مرزنشین به شمار می‌رود. بدین معنی که از طریق مردم ساکن در نواحی مرزی کشورهای همسایه می‌توانند در کنار هم و با هم از فرصت‌ها و منابع مشترک استفاده نمایند و این امر می‌تواند منجر به دوستی و تفاهم طرفین، امنیت و رونق اقتصادی و توسعه، ایجاد فرصت‌های شغلی و شکل‌گیری یک نوع مزیت نسبی در مناطق مرزی گردد.

پتانسیل‌ها و توانمندی‌های شرق کشور

منطقه شرق ایران با موقعیت منحصربه‌فرد خود در کرانه دریای عمان و همسایه بودن با دو کشور پاکستان و افغانستان، در حال حاضر، به‌عنوان یک فرصت ژئوپلیتیکی مهمی مطرح‌شده است. همچنین منطقه شرق کشور در کنار بندر مهم چابهار، چهار کانون استراتژیک مهم دیگر زاهدان، بیرجند، مشهد، بجنورد نیز مطرح هستند که هرکدام می‌توانند در جهت تحقق طرح توسعه محور شرق، نقشی حیاتی ایفا کنند و با توجه به قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیک، این منطقه، به نظر می‌رسد همین نقاط استراتژیک، نقطه اتکا و محوری توسعه شرق محسوب شوند که توسعه بقیه مناطق شرق کشور تا حدود زیادی منوط به توسعه این مناطق استراتژیک و محوری است، اهم خصوصیات و ویژگی‌های ژئوپلیتیکی که باعث شده است تا منطقه موردنظر در مقایسه با بقیه مناطق استراتژیک کشور، نقش برجسته و متمایزی در توسعه داشته باشد، عبارت است از:

–تسلط این منطقه بر یکی از مهم‌ترین و استراتژیکی‌ترین راه‌های آبی جهان به‌عنوان یکی از پنج حوزه استراتژیک جهان، که گذرگاهی با اهمیت به سمت خاورمیانه، جنوب شرق آسیا، شبه‌قاره، سراسر آسیای جنوبی و جنوب شرقی است.

شناسایی دقیق و کمی محورها، کمربندها، دالان‌ها و حتی نقاط توسعه‌یافته و یا مناسب برای توسعه و درمجموع فضاهای توسعه در پهنه سرزمین ملی، برای دولت‌های مرکزی، حتی حساس‌تر از شناسایی نواحی و نقاط محروم و مشکل خیز است، زیرا این فضاها می‌بایست بار تکفل موقت یا حتی طولانی‌مدت نواحی فقیر را به عهده گیرند؛ بنابراین شناسایی این فضاها و وزن استراتژیک آن‌ها از جنبه اقتصادی به معنای شناخت مناطق حیاتی کشورهاست. از سوی دیگر، شناسایی این فضاها در مقیاس ملی، فرصت‌های مناسبی را برای دولت‌ها به‌منظور شناخت دقیق‌تر و به‌ویژه بومی‌شده شاخص‌های توسعه فنی، مردم شناختی و درمجموع هسته‌ها و حاشیه‌ها مهیا می‌سازد. این نیز به‌نوبه خود فرصت الگوبرداری عینی و نزدیک‌تر نواحی کمتر توسعه‌یافته و فقیرتر را فراهم می‌کند (کریمی پور،۱۳۸۱: ۲۸-۲۷) استراتژی توسعه محور جنوب شرق به‌عنوان یکی از مهم‌ترین استراتژی‌های توسعه کشور، در صورت استفاده از فرصت‌ها و ظرفیت‌های مکانی، می‌تواند روند توسعه همه‌جانبه استان‌های محروم و عقب‌مانده شرق کشور را نیز تسریع کند.

با توجه به اینکه استان‌های سیستان و بلوچستان و خراسان (شمال، رضوی و جنوبی) در مسیر دو کریدور از ۳کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد، همین عامل موجب می‌شود تا این منطقه به‌عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق نامیده شود. طول طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی کشور ۱۸۴۰کیلومتر است و در این میان ۴استان شرقی کشور (سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی) را در برخواهد گرفت. این محور از بندر چابهار واقع در استان سیستان و بلوچستان آغاز می‌شود و پس از عبور از شهرهای نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، بیرجند، گناباد، تربت‌حیدریه و رسیدن به مشهد به دلیل همسایگی با کشورهای منطقه شمال شرقی کشور سه‌شاخه از آن منشعب می‌شود. ازیک‌طرف به سرخس، از سوی دیگر به لطف‌آباد و نیز باجگیران (واقع در استان خراسان شمالی) منتهی می‌شود. همچنین در این کریدور دو خروجی نیز به نام‌های میلک و دوغارون پیش‌بینی‌شده است. با نیم‌نگاهی به چشم‌انداز آینده مشخص می‌شود که اگر این خط راه‌اندازی شود، محروم‌ترین نقاط کشور و استان‌های شرقی شکوفایی اقتصادی را به خود خواهند دید و از بن‌بست خارج خواهند شد. ظرفیت‌های مکانی و ژئوپلیتیکی توسعه در این منطقه، زیاد و درعین‌حال متنوع است به‌طوری‌که پرداختن به همه موارد از حوصله پژوهش حاضر خارج است.

خروجی‌های این مسیر عبارت‌اند از نقاط مرزی میرجاوه و میلک در استان سیستان و بلوچستان و دوغارون، لطف‌آباد و باجگیران در استان خراسان جنوبی، رضوی و شمالی که جزء محور ترانزیتی چابهار قلمداد می‌شوند. بندر چابهار به لحاظ دور بودن از منطقه بحران‌خیز خلیج‌فارس و تنگه هرمز، دارای موقعیت خاصی است و می‌تواند نقش عمده‌ای در جهت تأمین نیازهای بازرگانی و مبادلات دریایی کشور بر عهده گیرد. علاوه بر این، بندر چابهار به‌واسطه قرار گرفتن در مسیر ترانزیت کالا به مقصد افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی سهم به سزایی در ایجاد اشتغال و ارتقای سطح امنیت در شرق کشور داراست.

محور ترانزیتی شرق کشور که همان کریدور ترانزیتی چابهار است تأثیر بسزایی در توسعه و پیشرفت شرق کشور، و ایجاد امنیت در استان‌های شرقی کشور خواهد داشت.



منبع: منطقه آزاد چابهار

مسیر ترانزیت کالا از مبدأ چابهار به‌صورت زیر است:
چابهار– ایرانشهر – زاهدان – گناباد – تربت‌حیدریه – مشهد – سرخس.

این مسیر به نسبت سایر مسیرهای موجود نزدیک‌تر و مناسب‌تر است؛ چراکه در مواقع وقوع بحران در دریای خلیج‌فارس، چابهار در خارج از محدوده خطر قرار داشته و در دوران دفاع مقدس و جنگ تحمیلی علیه جمهوری اسلامی ایران به‌خوبی مورداستفاده قرار گرفت.

امنیت ملی در جنوب شرق و شرق ایران

امنیت، بنیادی‌ترین نیاز هر جامعه و مهم‌ترین عامل دوام زندگی اجتماعی است. هر کشور محیط امنیتی خود را در عرصه جهانی، منطقه‌ای و داخلی بر اساس اهداف، منافع، ارزش‌های اساسی و میزان قدرت آن تعریف می‌نماید. درک صحیح از محیط امنیتی و ساختار قدرت و رقابت موجود در آن بیشترین تأثیر را بر شکل سیاست‌های امنیتی هر کشور دارد و این ذهنیت‌ها و رویکرد نسبت به مباحث امنیتی در تصمیم سازی و عملکرد نظام سیاسی و تدوین استراتژی امنیت ملی مؤثر است. ازآنجاکه موقعیت ژئوپلیتیکی، ترکیب قومی و وضعیت تاریخی جنوب شرق و شرق ایران شرایط پیچیده‌ای را به لحاظ امنیتی شکل داده است عوامل اصلی ناامنی این منطقه عبارت است از:

- وجود مرز آبی با دریای عمان و مرزهای خشکی با پاکستان و افغانستان؛
- عدم کنترل صحیح و دقیق مرز و خروج بی‌رویه از مرز؛
- فقدان بازار کار داخلی جهت جذب نیروها و وجود اجناس قاچاق و مواد مخدر در کشورهای همسایه؛
- حضور قاچاقچیان بین‌المللی در حاشیه نوار مرزی؛
- فقر فرهنگی حاکم بر منطقه و فعالیت‌ها و محرومیت‌های اجتماعی اعمال‌شده توسط سیستم اداری و سیاسی کشور؛
- وجود شکاف‌های مذهبی و سرمایه‌گذاری و تبلیغات کشورهای سنی مذهب همچون عربستان با تأسیس مدارسی با گرایش‌های وهابی؛
- وفور سلاح‌های جنگی و خریدوفروش آن؛
- حوادث طبیعی ازجمله سیل و خشکسالی؛
- حضور ارتش آمریکا در مرزهای شرقی کشور و ... ؛
- حضور افاغنه در این منطقه.

به نظر می‌رسد به‌طور قاطع و با توجه به تمام سوابق تاریخی و تحولات بین‌المللی در طول ۱۵۰ سال اخیر و با توجه به اهمیت استراتژیکی و ژئوپلیتیکی و امکانات بالقوه و بالفعل می‌توان گفت که در خراسان (شمالی، رضوی و جنوبی). سه شهر اصلی که می‌توانند در حفظ منافع ملی و فرا ملی نقش اول ایفا کنند عبارت‌اند از (مشهد مقدس، بیرجند و بجنورد). مشهد بزرگ‌ترین کانون جمعیتی شرق و شمال شرقی کشور است. اهمیت مذهبی، فرهنگی، سیاسی و اداری و ... این شهر بر همگان روشن است و رقیبی برای آن متصور نیست. موقعیت مذهبی این شهر خود یک عامل اساسی دفاعی است.

نتیجه‌گیری

همچنان که موقعیت جغرافیایی یک کشور می‌تواند بر قدرت ملی و رفتارهای سیاسی آن کشور تأثیرات متفاوتی داشته باشد، درک موقعیت جغرافیایی نواحی مختلف هر کشور نیز می‌تواند تأثیرات مستقیمی بر منافع آن کشور داشته باشد.

موقعیت ژئوپلیتیک جنوب شرق و شرق ایران و بخصوص خراسان بزرگ با هم‌جواری کشورهای پاکستان و افغانستان و ترکمنستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی به آب‌های آزاد جهان جایگاه ویژه‌ای را برای گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایران فراهم نموده است، که ازجمله می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

۱- مرزهای خراسان بزرگ از نقش جغرافیایی و ارتباطی مناسبی در ایران برخوردار است و می‌تواند جایگاه و نقش ژئوپلیتیکی ایران در شمال شرقی ارتقا دهد.

۲- خراسان بزرگ می‌تواند به‌عنوان خط مقدم ایران در شمال شرق بر حوزه ژئوپلیتیکی مجاور ایران در آسیای مرکزی و افغانستان ازلحاظ فرهنگی تأثیرگذار باشد.

۳- موقعیت جغرافیایی خراسان رضوی به دلیل نزدیکی بارگاه امام هشتم و قدرت اقتصادی آستان قدس، خود می‌تواند پل اصلی برای نفوذ در آسیای مرکزی باشد.

۴- جایگاه خراسان بزرگ می‌تواند تسهیل‌کننده روابط اقتصادی و نیز زمینه‌ساز روابط سیاسی ایران با منطقه آسیای مرکزی و افغانستان باشد.

۵- به‌طورکلی خراسان بزرگ می‌تواند متناسب با تحولات ژئوپلیتیکی منطقه‌ای و جهانی در حوزه‌های ژئوپلیتیکی مجاور

ایران، نقش مفیدی و مؤثری در حل چالش‌های پیرامون ایران بر عهده داشته باشد.

۶- در حال حاضر یکی از هدف‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی غرب به سردمداری آمریکا بعد از فروپاشی شوروی سابق و اشغال افغانستان پیشروی ناتو به شرق است که موقعیت خراسان بزرگ می‌تواند نقش حساس و مهمی در این نوع تحولات داشته باشد.

۷- با توجه به هم‌جواری کشورهای بی‌ثبات افغانستان و پاکستان در شرق ایران و قاچاق کالا و مواد مخدر در مرزهای شرقی موقعیت خراسان می‌تواند حاشیه امنیتی در شرق کشور ایجاد نماید.

۸- محور و کریدور ترانزیت شرق کشور از چابهار تا خراسان با محوریت شهرهای بزرگی چون زاهدان، بیرجند، مشهد و بجنورد تا آسیای مرکزی و افغانستان می‌تواند سبب رونق و پیشرفت شرق کشور شود.

با توجه به مباحث مطرح‌شده در پژوهش می‌توان به این نتیجه کلی رسید که موقعیت ممتاز خراسان بزرگ در مسیر کریدور شرق سبب رونق شرق کشور و مناطق مرزی شرقی ایران شده و درمجموع سبب افزایش وزن ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران در مناسبات بین‌المللی خواهد شد.

راهکارها

۱ – گسترش ارتباطات بین‌المللی و برقراری روابط هرچه بیشتر و حس هم‌جواری با کشورهای همسایه شرق و آسیای مرکزی و کشورهایی که این کشورها را تحت تأثیر خوددارند، با دیپلماسی و سیاست خارجی پویا می‌توان از موقعیت ژئوپلیتیک و پتانسیل‌های محیطی و انسانی بهره گرفت.

۲ – ایران می‌تواند به لحاظ اقتصادی از فرصت‌های خوبی که در شهرهای مرزی شرق و شمال شرق برخوردار است با سرمایه‌گذاری مناسب و معقول در طرح‌های عمرانی مناطق مرزی، منافع قابل‌قبول اقتصادی کسب نماید.

۳ – تقویت و تشویق به سرمایه‌گذاری در مناطق ویژه اقتصادی، مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی در جهت توسعه تجارت.

۴ – اولویت بر رفع فقر و بیکاری و ریشه‌کنی عقب‌ماندگی اقتصادی مناطق مرزی و مبارزه شدید با عوامل بازدارنده مانند قاچاق مواد مخدر و اعتیاد به آن.

۵ – برگزاری نمایشگاه‌های مختلف در مناطق مرزی با حضور کشورهای همسایه جهت تقویت همگرایی با تأکید بر مشترکات تاریخی و فرهنگی ایران و کشورهای هم‌جوار.

– ۶ – تسریع در توسعه و تجهیز کریدور ترانزیتی شرق کشور از چابهار تا خراسان و آسیای مرکزی.

کتابنامه

حمدی پور، زهرا و دیگران. (۱۳۸۶-۱۳۸۳). «بررسی روند شتاب توسعه‌یافتگی فضاهای سیاسی-اداری کشور، مطالعه موردی استان‌های ایران در برنامه‌های اول تا سوم توسعه». *فصلنامه ژئوپلیتیک*. سال سوم. شماره اول.

پاپلی یزدی، محمدحسین، و ابراهیمی، محمد امیر. (۱۳۸۱). *نظریه‌های توسعه روستایی*. انتشارات سمت

پاپلی یزدی، محمدحسین و وثوقی، فاطمه. (۱۳۷۶). *خراسان؛ ژئوپلیتیک و توسعه*. چاپ اول. مشهد: انتشارات پاپلی

حافظ نیا، محمدرضا. (۱۳۸۱). *جغرافیای سیاسی ایران*. تهران: انتشارات سمت.

-------------. (۱۳۸۴). *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*. مشهد: انتشارات پاپلی

حافظ نیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم. (۱۳۸۴). تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک جنوب شرق و تأثیر آن بر منافع ملی ایران. *مجموعه مقالات دومین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران*.

رضایی، علی. (۱۳۸۳). چون‌وچرای بازارچه‌های مرزی. *ماهنامه اقتصادی و مالی بین‌المللی (اقتصاد ایران)*. دفتر هماهنگی امور اقتصادی استانداری‌های وزارت کشور.

رهنما، محمدرحیم ؛ توانگر، معصومه. (۱۳۸۹). نقش شهرهای مرزی در فرایند جهانی‌شدن و توسعه منطقه‌ای ایران مطالعه موردی: شهرهای مرزی استان خراسان رضوی. *فصلنامه ژئوپلیتیک*. سال ششم. شماره سوم.

عزتی، عزت الله. (۱۳۸۰). *ژئوپلیتیک قرن ۲۱. تهران*:انتشارات سمت

--------. (۱۳۸۶). *نظریه‌های جدید جغرافیای سیاسی*. نشر قومس.

--------. (۱۳۹۰). *جغرافیای استراتژیک ایران* جلد اول تا سوم.

--------. (۱۳۷۱). *ژئوپلیتیک*. تهران: سمت.

-------. (۱۳۸۹). *ژئواستراتژی و قرن بیست و یکم*. تهران: سمت.

عندلیب، علیرضا (۱۳۸۳). چالش‌های آمایش مناطق مرزی در عصر جهانی‌شدن. *فصلنامه مطالعات دفاعی و امنیتی*. شماره ۳۹. دانشکده فرماندهی و ستاد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی تهران.

عندلیب، علیرضا. (۱۳۸۰). *نظریه پایه و اصول آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران*. تهران: دانشکده فرماندهی و ستاد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی

فرجی راد، عبدالرضا. (۱۳۸۴). مجموعه *مقالات ژئوپلیتیک*.

کریمی پور، یدالله. (۱۳۷۱). *تحلیل ژئوپلیتیکی نواحی بحرانی سیستان و بلوچستان*. دانشنامه دکتری. تهران دانشگاه تربیت مدرس.

کریمی پور، یدالله. (۱۳۸۱). *مقدمه‌ای بر تقسیمات کشوری. جلد اول وضع موجود*. تهران: انجمن جغرافیدانان ایران.

ملکوتیان، مصطفی. (۱۳۸۳). *جغرافیا و سیاست*. انتشارات حق یاوران

مجتهد زاده، پیروز. (۱۳۸۹). *کشورها و مرزها در منطقه ژئوپلیتیک خلیج‌فارس*. دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.

----------. (۱۳۸۱). *جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی*. تهران: سمت

----------. (۱۳۷۹). *ایده‌های ژئوپلیتیک و واقعیت‌های ایرانی*. تهران: نشر نی

مهدوی گورابی، مهدی؛ امینی زاده، ابراهیم. (۱۳۹۰). *خلیج‌فارس*. خانه کتاب. سروش.